Civil Aviation Tribunal of Canada

1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

88-02531/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-78 Canada: $3.00
ISBN 0-660-53911-X Other countries: $3.60

1988-89 Estimates

Part III

Civil Aviation Tribunal of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 4
B. Use of 1986-87 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1988-89
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6
B. Recent Performance
   1. Highlights 7
   2. Review of Financial Performance 7
C. Background
   1. Introduction 9
   2. Mandate 9
   3. Program Objective 9
   4. Program Description 9
   5. Program Organization for Delivery 9
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 10
   2. Update on Previously Reported Initiatives 11
E. Program Effectiveness 11
F. Performance Information and Resource Justification 11

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 14
   2. Personnel Requirements 15
   3. Net Cost of Program 16

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by authority

Vote	(Thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal		
60	Program expenditures	1,008	990
(S)	Contributions to employee benefit plans	60	56
	Total Program	**1,068**	1,046

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal	
60	Civil Aviation Tribunal - Program expenditures	**1,008,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates			
	Authorized person-years	Budgetary Operating	**Total**	1987-88 Main Estimates
Review Hearings and appeals	9	1,068	**1,068**	1,046
	9	1,068	**1,068**	1,046
1987-88 Authorized P-Y	9			

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	**Actual Use**
	Civil Aviation Tribunal			
63	Program Expenditures	*	800,000	**654,506**
	Total Program Budgetary	*	800,000	**654,506**

* There were no 1986-87 Main Estimates for the Civil Aviation Tribunal Program. The Program was established effective June 1, 1986. Funding from that date to March 31, 1987 was transferred from Transport Canada and included in the 1986-87 Supplementary Estimates.

Section I
Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

- The Civil Aviation Tribunal will continue to provide a system within which hearings and appeals can be received and heard quickly, fairly and informally. The total cost of 1988-89 year of operation is estimated at $1,068,000.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

	Estimates 1988-89	Forecast * 1987-88	Change
Civil Aviation Tribunal	1,068	904	164
Person-Years	9	8	1

* The 1987-88 Forecast represents a decrease of $142,000 or 14% over the 1987-88 Main Estimates level of $1,046,000.

Explanation of Change: The 1988-89 increase over the 1987-88 Forecast dated November 30, 1987 is related to the following items.

	($000)
• Full use of Court Reporting Agencies at Review and Appeal Hearings.	50
• Increase in members' remuneration costs due to increase in reviews and appeal hearings.	75
• EDP consulting for reconfiguration of computer system.	15
• Staffing of vacant position.	24

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights for 1987-88 include:

- Two hundred and seventeen requests for review and appeal hearings were registered (as of November 30, 1987). This represents an increase of 120 requests from 1986-87.
- Appointed part-time members in regions.

Highlights for 1986-87 include:

- Pamphlets containing information on the Tribunal's rules and procedures and application for review method were sent to Transport Canada, its regional offices, and the aviation industries.
- The Tribunal held its first hearing in Montreal on August 8, 1986, establishing the beginning of the long awaited review process for aviation licence holders.
- Ninety-seven case files were registered with the Tribunal.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Civil Aviation Tribunal	654.5	800 *	**145.5**
Person Years	6.5	9	**2.5**

* There were no 1986-87 Main Estimates for the Civil Aviation Tribunal. The Program was established effective June 1, 1986. Funding from that date to March 31, 1987 was transferred from Transport Canada. These amounts were included in the 1986-87 Supplementary Estimates.

Explanation of change: The 1986-87 Expenditures were $145,500 or 18% lower than the allocated resources. This was due mainly to the following offsetting factor.

- Due to the late proclamation (June 1, 1986) and delays in start up of hearings for reviews and appeals (August 8, 1986), there were no significant expenditures in the first 4 months of 1986-87.

C. Background

1. Introduction

The Civil Aviation Tribunal was designated a department reporting to Parliament through the Minister of Transport on June 1, 1986. The development of that legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry on Aviation Safety in Canada, which was conducted by Mr. Justice C.L. Dubin during 1980 and 1981. A key recommendation called for "the creation of a Civil Aviation Appeal Tribunal to hear and review all appeals with respect to any administrative enforcement action taken by the Director of Enforcement or the Regional Directors".

2. Mandate

The mandate of the Civil Aviation Tribunal was provided by the Act to amend the Aeronautics Act, Part 4 of Bill C-36 passed June 1, 1986.

3. Program Objective

To provide the aviation community the opportunity to appeal enforcement decisions or penalties assessed under the Aeronautics Act.

4. Program Description

Provides for the operation of an independent Civil Aviation Tribunal to respond to requests from the aviation community for review of enforcement decisions and/or penalties assessed by the Minister of Transport under the Aeronautics Act; to conduct hearings into such appeals; and to advise the Minister to sustain such decision or to substitute the Tribunal's decision or to request the Minister to reconsider.

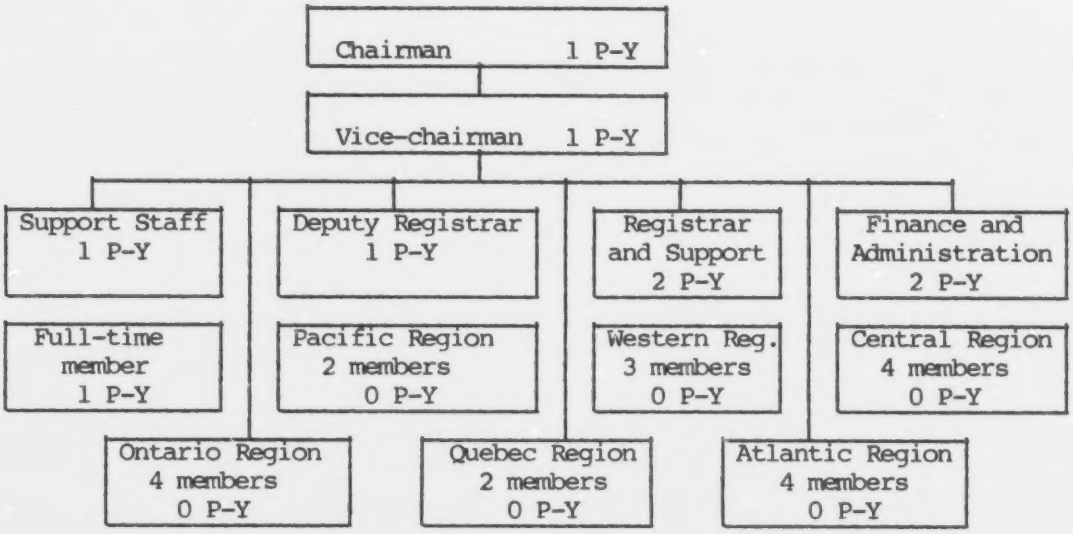
5. Program Organization for Delivery

Organization Structure: The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Tribunal's main office is located in the National Capital Region and has a regional office in Toronto. Its Chairman is the chief executive officer and is responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal. The Chairman, Vice-chairman and immediate staff account for seven person years and the management of finance and administration account for two person years. Other part-time members are drawn from across Canada and are appointed by order-in-council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics including aviation medicine. To date nineteen part-time members have been appointed.

Activity Structure: The Civil Aviation Tribunal is engaged in the performance of one activity, mainly hearings and appeals.

The distribution of person-years by organizational function is shown in Figure 3.

Figure 3: Organization Structure



D. Planning Perspective

1. External factors influencing the Program

The Tribunal operates independently of, and at arms length from Transport Canada. There are several significant external factors that have and will affect the direction and nature of the Civil Aviation Tribunal in 1988-89 and the years to follow.

Aviation community: There are approximately 70,486 licensed aviation personnel in Canada and approximately 27,400 registered aircrafts. The Enforcement Branch of Transport Canada and their regional personnel can, for some infractions assessed under the Aeronautics Act suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty.

As the aviation community becomes more aware and familiar with the roles and responsibilities of the Civil Aviation tribunal, the number of requests for reviews are expected to increase. (refer to Page 12, Figure 5 for workload indicators).

Government Legislation: The anticipated proclamation of the National Transportation Act in or about January 1988 may affect the Civil Aviation Tribunal, as many more cases can be referred to the Tribunal for review.

2. Update on previously reported initiatives

In 1987-88 the Civil Aviation Tribunal undertook two significant initiatives which included:

- A review of its past experiences by consulting with its members through discussions at a seminar program on internal procedures, methods of preparing for and conducting review hearings and appeals, and decision writing. It was concluded that only minor adjustments to its internal procedures were necessary and therefore implemented.

- Undertook a review of its current year resource base and the recommended forecast was presented to Treasury Board.

E. Program Effectiveness

The degree to which the Civil Aviation Tribunal achieves its objectives to provide the holders of Canadian aviation documents with a system for review and appeal of enforcement decisions taken by the Minister of Transport, will attest to its effectiveness.

If the program did not exist, an appeal system to assure that those document holders receive fair and equitable treatment while maintaining the highest level of safety for the aviation community and the general public as well as protecting public and private property, would not be possible.

The degree to which the Civil Aviation Tribunal executes its mandate will have to serve as the subjective measurement of its overall effectiveness. The figures 5 and 6 on page 12 and 13, and also the first item in highlights 87-88 in recent performance on page 7 provides quantifiable information.

F. Performance Information and Resource Justification

Figure 4 provides a summary of how operating resources are utilized by function.

Figure 4: Program Expenditures by Function

	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y
Tribunal executives	**199,811**	**2**	183,000	2
Hearings and appeals	**684,965**	**5**	530,000	4
Administration	**183,224**	**2**	191,000	2
	1,068,000	**9**	904,000	8

The greater part of the Program's resources are expended to provide the availability and reliability of hearings and appeals, hearing officers, planning and consultation necessary to ensure the efficient and effective delivery of the Tribunal's quasi-judicial objective.

The workload indicators that exert influence on the operation of the Tribunal are based on the number of suspensions and fines imposed on the aviation licensed personnel by Transport Canada's enforcement officers. Figure 5 shows the number of projected reviews and appeals.

Although the workload indicators as shown in Figure 5 are of interest, simply forecasting the number of possible hearings and appeals is not sufficient for determining the actual expected workload. In determining the time factors involved, a review at the first level requires the services of one hearing officer; an appeal (second level) requires an average of three hearing officers. An appeal may last several days. (See Figure 6 for other details).

Figure 5: General Workload Indicators

	Forecast 1988-89	Forecast 1987-88
Hearings	240	120
Appeals	60	30
	300	150

The forecast for 1988-89 is based on an increase of 100% for both the hearings and appeals. The increase is based on the number of reviews and appeals registered with the Civil Aviation Tribunal during the past few months.

The difference in the 1987-88 forecast in Figure 5 and figures presented in highlights 1987-88 recent performance (page 7) is that the forecast represents actual hearings and appeals, and recent performance indicates the number of requests for reviews registered with the Tribunal.

Figure 6 represents the total forecasted days required for hearings and appeals. For reviews they represent 1 sitting day for each, preparation and review includes time allocated for preparing material, decisions, and travel days to and from site.

For appeals they represent an average of 2 sitting days, for 3 members and 1 day travel which includes preparation for the appeals and decisions. The numbers in Figure 6 do not include the day to day management activities, duties of registrar, support staff, or finance and administrative functions.

Figure 6: Hearing and Appeal Days

	Forecast 1988-89	Forecast 1987-88
Hearing days sitting	240	120
Preparation and review days	240	120
Hearing travel days	80	40
Appeal days sitting 3 members 2 days	360	180
Preparation and review 1 day x 3 members	180	90
Appeal travel day x 3 members	180	90
Total days	1,280	640

Many outputs by the Tribunal are qualitative in nature and cannot be easily quantified. There are some output indicators which can be measured and compared on a year-to-year basis. However, until the Tribunal has been operating independently for at least another two years, comparative statistics on output indicators will only be available on a forecasted guestimate, typical output indicators are, number of:

- hearings and appeals registered with Tribunal
- reports published
- hearing and appeals by Regions

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Civil Aviation Tribunal financial requirements by object are presented in Figure 7.

Figure 7: Details of Financial Requirements by Object

(Thousand of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	**389**	360	303.4
Contributions to employee benefit plans	**60**	56	--
	449	416	303.4
Good and services			
Transportation and communications	**224**	217	109.4
Information	**15**	7	9.8
Professional and special services	**342**	175	109.5
Rentals	**7**	9	3.4
Purchased repairs and upkeep	**3**	4	1.9
Utilities, materials and supplies	**26**	18	17.4
Other subsities and payments	**2**	3	.8
	619	433	252.2
Total Operating	**1068**	849	555.6
Capital	**0**	55	98.9
	1068	904	654.5

2. Personnel Requirements

The Civil Aviation Tribunal personnel expenditures account for 42% of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 8.

Figure 8: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Management					
Governor-in-Council appointments	3	3	3	51,400 - 100,700	70,473
Administrative and Foreign Service					
Administrative services	2	2	2	15,178 - 63,264	37,022
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	3	1	1	14,338 - 35,194	23,330
Secretarial, Typing Stenographic	1	3	3	14,210 - 35,419	

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 9: Net Cost of Program for 1988-89 ($000)

	Main Estimates 1988-89	Add* Other Costs	Estimates Total Program Cost 1988-89	1987-88
Civil Aviation Tribunal	1,068	59	**1,127**	1,101

* Other costs of $59,000 consist of:

	($000)
• Accommodation received without charge from Public Works	48
• Administrative and other accounting services received without charge from Supply and Services	1
• Employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	10

Tribunal de l'aviation civile du Canda

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise de nos

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-78 au Canada: $3.00
ISBN 0-660-53911-X à l'étranger: $3.60

Prix sujet à changement sans préavis

Budget des dépenses 1988-89

Partie III

Tribunal de l'aviation civile

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Authorisations pour 1988-89 4
B. Emploi des autorisations en 1986-87 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-89
1. Points saillants 6
2. Sommaire des besoins financiers 6
B. Rendement récent
1. Points saillants 7
2. Examen des résultats financiers 7
C. Données de base
1. Introduction 9
2. Mandat 9
3. Objectif du Programme 9
4. Description du Programme 9
5. Organisation du Programme en vue de son exécution 9
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 10
2. État des initiatives annoncées antérieurement 11
E. Efficacité du Programme 11
F. Données sur le rendement et justification des ressources 11

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 15
2. Besoins en personnel 16
3. Coût net du Programme 17

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-89 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1988-89**	Budget principal 1987-88
	Tribunal de l'aviation civile		
60	Dépenses du Programme	**1 008**	990
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**60**	56
	Total de l'organisme	**1 068**	1 046

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit	(dollars)	**Budget Principal 1988-89**
	Tribunal de l'aviation civile	
60	Tribunal de l'aviation civile Dépenses du Programme	**1 008 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1988-89**			
	Années-personnes autorisées	Budgetaire Fonctionnement	**Total**	Budget principal 1987-88
Révisions et appels	9	1 068	**1 068**	1 046
	9	1 068	**1 068**	1 046
Années personnes autorisées en 1987-88	9			

B. Emploi des autorisations en 1986-87 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi Réel
	Tribunal de l'aviation civile			
63	Dépenses du Programme	*	800 000	**654 506**
	Total du Programme - Budgétaire	*	800 000	**654 506**

* Le Programme du Tribunal de l'aviation civile n'avait aucun Budget principal de dépenses en 1986-87. Le Programme a été établi le 1er juin 1986. De cette date au 31 mars 1987, les fonds ont été transférés de Transports Canada et étaient inclus dans le Budget des dépenses supplémentaires de 1986-87.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-89

1. Points saillants

- Le Tribunal de l'aviation civile continuera de recevoir les demandes d'audiences et d'appels et d'y donner suite rapidement, équitablement et officieusement. Le coût total de fonctionnement pour 1988-89 est évalué à 1 068 000 $.

2. État financier récapitulatif

Tableau 1: Besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budgets des dépenses 1988-89	Prévisions* 1987-88	Différence
Tribunal de l'aviation civile	**1 068**	904	164
Années-personnes	**9**	8	1

* Les Prévisions de 1987-88 représentent une diminution de 142 000 $, ou de 14%, par rapport au niveau correspondant du Budget principal de 1987-1988 qui s'élevait à 1 046 000 $.

Explication de la différence: L'augmentation des besoins financiers de 1988-89 observée par rapport aux prévisions de 1987-88, établies le 30 novembre 1987, est liée aux facteurs suivants:

(en milliers de dollars)

- utilisation courante des services d'agences de sténographes judiciaires aux audiences de révision et d'appel 50
- augmentation des coûts liés à la rémunération des membres du Tribunal attribuable à l'augmentation des audiences de révision et d'appel 75
- recours aux services de conseils en informatique pour la reconfiguration du système informatique 15
- dotation d'une vacance 24

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants pour 1986-87 comprennent:

- L'inscription, au 30 novembre 1987, de 217 demandes d'audiences de révision et d'appel. Ce nombre représente une augmentation de 120 demandes par rapport à 1986-87.

- La nomination de membres à temps partiel dans les Régions.

Les points saillants pour 1986-87 comprennent:

- L'envoi, à Transports Canada, à ses bureaux régionaux et aux industries de l'aviation, de brochures d'information sur les règles et procédures du Tribunal et sur la marche à suivre pour la présentation de demandes de révision.

- La tenue par le Tribunal de la première audience le 8 août 1986, à Montréal, ayant marqué le début du processus de révision longuement attendu par les détenteurs de licences d'aviation.

- L'inscription de 97 dossiers de cas au Tribunal.

2. Examen des résultats

Tableau 2: Rendement financier de 1986-87

(en milliers de dollars)	1986-87		
	Réel	Budget Principal	Différence
Tribunal de l'aviation civile	654,5	800 *	**145,5**
Années-personnes	6,5	9	**2,5**

* Aucun budget principal n'avait été préparé pour l'année 1986-87 dans le cas du Tribunal de l'aviation civile. Le Programme du Tribunal est entré en vigueur le 1er juin 1986. Les fonds nécessaires au fonctionnement du Tribunal à partir de cette date jusqu'au 31 mars 1987 ont été transférés du ministère des Transports; ces fonds étaient compris dans le Budget supplémentaire de 1986-87.

Explication de la différence: Les dépenses pour 1986-87 ont été de 145 500 $ ou de 18% inférieures aux ressources allouées. Cette différence est essentiellement attribuable au fait suivant:

- En raison de la proclamation tardive de la Loi établissant le Tribunal (1er juin 1986) et des retards dans la tenue des audiences de révision et d'appel (8 août 1986), le Tribunal n'a pas effectué de dépenses importantes au cours des quatre premiers mois de 1986-87.

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal de l'aviation civile a été désigné organisme faisant rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports le ler juin 1986. Cette loi est issue de recommendations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne au Canada, dirigée par M. le juge C.L. Dubin en 1980 et en 1981. Une des principales recommendations préconisait qu'un "Tribunal d'appel de l'aviation civile devrait être créé qui entendrait et étudierait tous les appels interjetés contre les sanctions administratives prises par le Directeur de l'application de la loi ou les directeurs régionaux". La proclamation de la Loi le ler juin 1986 faisait du Tribunal de l'aviation civile un ministère rendant compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

2. Mandat

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est donné dans la Loi en modification de la Loi sur l'aéronautique, Partie 4 du projet de loi C-36, adoptée le ler juin 1986.

3. Objectif du Programme

Fournir aux milieux de l'aviation l'occasion d'en appeler des décisions concernant l'application de la Loi sur l'aéronautique ou les peines imposées en vertu de cette loi.

4. Description du Programme

Prévoir le fonctionnement du Tribunal de l'aviation civile indépendant chargé de répondre aux demandes des milieux de l'aviation concernant la révision des décisions d'application de la Loi sur l'aéronautique ou des peines imposées par le ministre des Transports en vertu de cette loi; de tenir des audiences pour ces appels, et de conseiller au Ministre de maintenir la décision contestée, de la remplacer par une décision du Tribunal ou encore de lui demander de revenir sur sa décision.

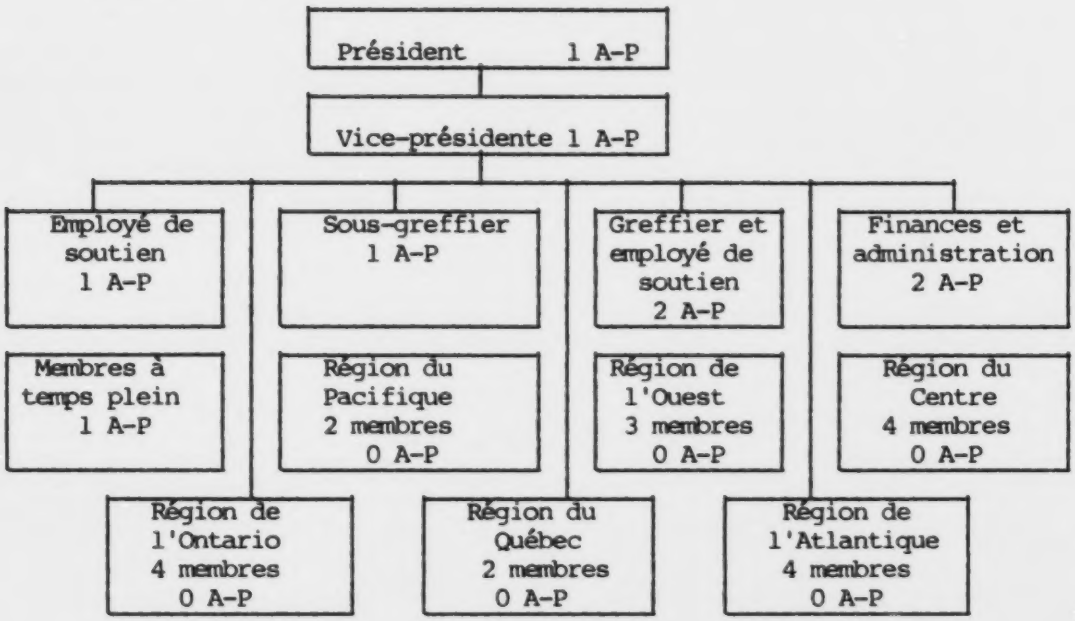
5. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'organisation: Le Tribunal de l'aviation civile rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le bureau principal du Tribunal se trouve dans la région de la Capitale nationale, mais il compte un bureau régional à Toronto. Son président en est le premier dirigeant et à ce titre, il assure la supervision et la direction des travaux nécessaires au fonctionnement du Tribunal. Le président, la vice-présidente et leur personnel totalisent sept années-personnes et la gestion des finances et l'administration comptent, pour leur part, deux années-personnes. D'autres membres à temps partiel proviennent de partout au Canada et sont nommés par décret en conseil d'après leurs connaissances et compétences en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Jusqu'à maintenant, quelque dix-neuf membres à temps partiel ont été nommés.

Structure de l'activité: Le Tribunal de l'aviation civile s'occupe d'une activité, à savoir les audiences et les appels essentiellement.

Le tableau 3 donne la répartition des années-personnes par fonction.

Tableau 3: Organigramme



D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le Tribunal est complètement indépendant de Transport Canada. Plusieurs facteurs contextuels détermineront l'orientation et la nature de ses activités en 1988-89 et les années à suivre.

Milieux de l'aviation: Le Canada compte environ 70 486 employés d'aviation brevetés et 27 400 aéronefs immatriculés. La Direction de l'application des règlements de Transports Canada et son personnel régional peuvent, pour certaines infractions prévues dans la Loi sur l'aéronautique, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende.

Au fur et à mesure que les milieux de l'aviation se familiariseront avec les rôles et les responsabilités du Tribunal de l'aviation civile, le nombre de demandes de révisions devrait augmenter. (Voir la page 12, Tableau 5 pour les indicateurs de la charge de travail).

Législation gouvernementale: Il se peut que la proclamation de la Loi nationale sur les transports, prévue pour janvier 1988 ou aux environs de cette période, influe sur le Tribunal de l'aviation civile, étant donné que des cas beaucoup plus nombreux pourront être confiés au Tribunal pour révision en vertu de cette nouvelle loi.

2. Mise à jour sur les initiatives mentionnées précédemment

En 1987-88, le Tribunal de l'aviation civile a entrepris la mise en oeuvre des deux grandes initiatives suivantes:

- Une revue des expériences vécues effectuée au moyen de discussions avec les membres à l'occasion d'un séminaire sur les procédures internes, ainsi qu'une revue des méthodes de préparation et de tenue des audiences de révision et d'appel et de la rédaction des décisions. On en a conclu que les procédures internes ne nécessitaient que des ajustements mineurs, lesquels ont été apportés par la suite.

- Le Tribunal a procédé à un examen de sa base de ressources de l'année en cours, et présente au Conseil du Trésor les prévisions recommandées.

E. Efficacité du Programme

La mesure dans laquelle le Tribunal de l'aviation civile atteindra ses objectifs de fournir aux détenteurs de documents d'aviation canadiens un système de revue et d'appel des décisions d'application prises par le Ministre témoignera de son efficacité.

Si le Programme n'existait pas, on ne disposerait pas d'un système d'appel assurant aux détenteurs de documents d'aviation un traitement juste et équitable, tout en maintenant un niveau supérieur de sécurité pour les milieux de l'aviation et pour le grand public et en protégeant la propriété publique et privée.

La mesure dans laquelle le Tribunal de l'aviation civile remplit son mandat servira d'étalon subjectif de son efficacité globale. Les tableaux 5 et 6 aux pages 12 et 13, et aussi le premier item aux points saillants, rendement récent, à la page 7, présentent des renseignements quantifiables.

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 4 récapitule l'utilisation des ressources de fontionnement par fonction.

Tableau 4: Dépenses du Programme par fonction

	Budget des dépenses 1988-89		Prévisions 1987-88	
	$	A-P	$	A-P
Dirigeants du Tribunal	**199 811**	**2**	183 000	2
Audiences et appels	**684 965**	**5**	530 000	4
Administration	**183 224**	**2**	191 000	2
	1 068 000	**9**	904 000	8

La plus grande partie des ressources du Programme est consacrée à la tenue d'audiences et d'appels fiables, à l'embauche d'agents d'audience, à la planification et aux consultations nécessaires à l'exécution du mandat du Tribunal, à titre d'organisme quasi judiciaire.

Les indicateurs de la charge de travail qui influent sur le fonctionnement du Tribunal sont fondés sur le nombre de suspensions et d'amendes imposées au personnel d'aviation breveté par les agents d'application de Transports Canada.

Les indicateurs de la charge de travail donnés au tableau 5 ont un certain intérêt, mais la simple prévision du nombre de mesures d'application et du nombre possibles d'appels et d'audiences ne suffit pas à arrêter la charge de travail réellement attendue. Pour déterminer le facteur temps d'un appel au premier échelon, il faut compter les services d'un agent d'audiences; une audience (appel) du second palier exige en moyenne les services de trois agents d'audiences. L'audience ou l'appel peut durer plusieurs jours (voir le tableau 6 pour de plus amples détails).

Tableau 5: Indicateurs généraux de la charge de travail

	Prévu 1988-89	Prévu 1987-88
Audiences	240	120
Appels	60	30
	300	150

Les prévisions pour 1988-89 sont fondées sur une augmentation de 100% du nombre des audiences et des appels. Les majorations sont fondées sur le nombre de révisions et d'appels inscrits au Tribunal de l'aviation civile au cours des derniers mois.

La différence observée entre les prévisions pour 1987-88 paraissant au Tableau 5 et les données présentées dans les Points saillants de la section sur le Rendement récent (page 7) s'explique par le fait que les prévisions tiennent compte des audiences et des appels réels et que les données du Rendement récent correspondent au nombre de demandes de révisions inscrites au Tribunal.

Le Tableau 6 présente le total des jours prévus pour les audiences et les appels. On compte une journée pour les audiences, la préparation et les revues comprennent le temps alloué pour préparer les documents et les décisions et pour les réplacements.

Pour les appels, on a compté une moyenne de 2 jours de séance pour 3 membres ainsi qu'un jour pour les déplacements, incluant la préparation des appels et des décisions. Les données paraissant au Tableau 6 ne tiennent pas compte des activités de gestion, des fonctions du greffier et des employés de soutien ni des fonctions financières et administratives courantes.

Tableau 6: Jours consacrés aux audiences et aux appels

	Prévu 1988-89	Prévu 1987-88
Jours de séance pour les audiences	240	120
Jours de préparation et de revue	240	120
Jours de déplacement pour les audiences	80	40
Jours d'appel avec trois membres siégeant deux jours	360	180
Préparation et revue 1 jour x 3 membres	180	90
Jours de déplacement pour les appels x 3 membres	180	90
Total des jours	1 280	640

Bon nombre des éléments de production du Tribunal sont de nature qualitative, donc difficiles à quantifier, mais certains indicateurs de rendement peuvent néanmoins être mèsurés et comparés d'une année à l'autre. Toutefois, tant que le Tribunal n'aura pas fonctionné de façon indépendante pendant encore au moins deux ans, les comparaisons sur les indicateurs de rendement ne pourront être qu'estimatives; les indicateurs types sont:

- le nombre d'audiences et d'appels inscrits au Tribunal
- le nombre de rapports publiés
- le nombre d'audiences et d'appels par Région.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 7 présente les dépenses du Tribunal de l'aviation civile par article.

Tableau 7: Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-89	Prévu 1987-88	Réel 1986-87
Personnel			
Traitement et salaires	**389**	360	303,4
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**60**	56	--
	449	416	303,4
Biens et services			
Transport et communications	**224**	217	109,4
Information	**15**	7	9,8
Services professionels et spéciaux	**342**	175	109,5
Location	**7**	9	3,4
Achat de services de réparation et d'entretien	**3**	4	1,9
Services publics, fournitures et approvisionnements	**26**	18	17,4
Autres subventions et paiement	**2**	3	.8
	619	433	252,2
Total des dépenses de fontionnement	**1068**	849	555,6
Capital	**0**	55	98,9
	1068	904	654,5

2. Besoins en personnel

Les dépenses du Tribunal de l'aviation civile au poste du personnel comptent pour 42% du total des dépenses de fonctionnement du Programme. Un sommaire des besoins en personnel du Programme figure au tableau 8.

Tableau 8: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1988-89
	88-89	87-88	86-87		
Gestion					
Nominations du gouverneur en conseil	3	3	3	51 400 - 100 700	70 473
Administration et service extérieur					
Services administratifs	2	2	2	15 178 - 63 264	37 022
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	3	1	1	14 338 - 35 194	23 330
Secrétariat, Sténographie dactylographie	1	3	3	14 210 - 35 419	

Nota: La colonne des années-personnes présente la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle donne les échelons de traitement par groupe professionnel au 1er octobre 1987. Sous la rubrique du salaire moyen figurent les coûts de base estimatifs des traitements, dont la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et les traitements au mérite, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements de la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent influer sur la comparision des moyennes d'une année à l'autre.

3. Coût net du Programme

Tableau 9: Coût net du Programme pour 1988-89

	Budget des dépenses 1988-89	Plus* autres Coûts	Coût total estimatif du Programme 1988-89	1987-88
Tribunal de l'aviation civile	1 068	59	**1 127**	1 101

* Les autres coûts de 59 000 $ comprennent:

	(en milliers de dollars)
• Locaux fournis sans frais par Travaux publics	48
• Des services administratifs et de comptabilité fournis sans frais par Approvisionnements et Services	1
• Avantage sociaux des employés constitués de la contribution de l'employeur aux primes des régimes d'assurance et des frais payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	10